

## ASPECTOS METODOLÓGICOS Y BUENAS PRÁCTICAS EN ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

### Marco Legal, Institucional y Normativo de la Accesibilidad Universal



## Estudio comparativo sobre la normativa de accesibilidad al transporte en Ontario y España

**Espínola Jiménez, Antonio. Arquitecto Técnico**

*Máster en Accesibilidad Universal y Diseño para Todos  
Universidad de Jaén*

*Tutora: M<sup>a</sup> José Álvarez Ilzarbe. Directora Adjunta de  
Accesibilidad de Fundación ONCE*

### **Resumen**

Las normativas en materia de accesibilidad suelen ser distintas según el país en el que se promulgan. Estas diferencias normativas no deberían existir puesto que las personas con discapacidad deben gozar de los mismos derechos sea cual sea el lugar en el que se encuentre, siempre y cuando las condiciones de accesibilidad sean las adecuadas.

Con el objetivo de establecer las diferencias entre la normativa de accesibilidad al transporte en autobuses urbanos y ferrocarril entre Ontario (Canadá) y España, se realiza el presente estudio comparativo.

### **Palabras clave**

Accesibilidad, transporte, normativa, Ontario, España.

## 1. Introducción

La accesibilidad al transporte urbano es un derecho que debe estar al alcance de cualquier persona, tenga o no discapacidad. Para ello, las Administraciones Públicas deben velar por elaborar una normativa de accesibilidad universal que permita disfrutar de estos servicios a toda la población y especialmente a las personas con discapacidad, así como exigir y velar por su cumplimiento.

Es por ello que se realiza el presente estudio para comprobar qué diferencias existen al respecto entre la normativa de España y Ontario (Canadá) en autobuses urbanos y ferrocarril. Para la realización de este estudio se han tenido en cuenta única y exclusivamente las siguientes normativas:

- Canada. Accessibility for Ontarians with Disabilities Act, 2005. ONTARIO REGULATION 191/11. Integrated Accessibility Standards.

- España. Condiciones de accesibilidad. Autobuses urbanos (Clase I). Madrid.

- Unión Europea. DECISIÓN DE LA COMISIÓN de 21 de diciembre de 2007 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a las «personas de movilidad reducida» en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad. Boletín Oficial de la Unión Europea, 7 de marzo de 2008. L 64/72.

- Unión Europea. Reglamento (CE) No 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril. Diario Oficial de la Unión Europea, 3 de diciembre de 2007. L 315/14.

## 2. Desarrollo

Una vez procedido al análisis de dichas normativas, los resultados obtenidos son los que se reflejan a continuación:

AUTOBUSES URBANOS			España	Ontario	
Piso del vehículo	Altura desde calzada al piso del autobús		≤ 0,25 m	-	
	Material antideslizante y sin reflejos		Sí	Si	
Superficie reservada	Nº de espacios reservados		Al menos uno	Dos o más	
	Dimensiones	Longitud	≤ 24 pasajeros	≥ 1,30 m	≥ 1,22 m
			≥ 24 pasajeros		≥ 1,22 m
	Anchura	≤ 24 pasajeros	≥ 0,80 m	≥ 0,685 m	
		≥ 24 pasajeros		≥ 0,76 m	
	Cuenta con respaldo	Altura	≥ 1,30 m	-	
		Anchura	≥ 0,30 m	-	
	Cuenta con cinturón de seguridad		Sí	-	
	Señalización con S.I.A.		Sí	-	
	Señalización	Indicación de posición	Sí	-	
Indicación de freno aplicado		Sí	-		
Barra horizontal	Indicación de batería desconectada		Sí	-	
	Altura	Separación paramento	0,80 m ≤ H ≤ 0,90 m	-	
		Diámetro	≥ 0,04 m	-	
		Longitud	0,03 m ≤ D ≤ 0,04 m	-	
		Distancia a la barra posterior	≥ 0,40 m	-	
Pulsadores	0,30 m ≤ H ≤ 0,40 m		-		
	Altura en interior y exterior		0,70 m ≤ H ≤ 0,90 m	1,22 m ≤ H ≤ 0,38 m	
	Contrastado con el entorno		Sí	Sí	
Itinerario	Fácil accionamiento		Sí	Sí	
	Sin obstáculos		Sí	-	
Anchura		≥ 0,80 m	-		

Rampa	El vehículo quedará inmovilizado mientras esté en funcionamiento		Sí	-	
	Cartel indicador visual y audible en el interior y encima de la puerta de "Rampa solicitada" que indica cuando está en movimiento		Sí	Sí	
	Iluminación en la puerta al dispositivo de elevación o rampa. Distancia iluminación		-	$\geq 0,90$ m	
	Sin resaltes, escalones ni pendientes excesivas		Sí	-	
	Superficie antideslizante		Sí	Sí	
	Carga estática soportada		$\geq 300$ Kg	-	
Dimensiones	Anchura		$\geq 0,80$ m	-	
	Longitud		$\geq 1,00$ m	-	
Bordes externos	Señalización en bordes externos mediante bandas reflectantes		Color rojo y blanco	Sí	
	Bordes redondeados		$\geq 0,0025$ m	-	
	Esquinas redondeadas		$\geq 0,005$ m	-	
Puertas	Ancho libre	Sin barra central	$\geq 1,00$ m	-	
		Con barra central	$\geq 0,80$ m	-	
	Barras y asideros	Redondeado. Diámetro		$0,03 \text{ m} \leq D \leq 0,04 \text{ m}$	Sí
		Fijados a ambos lados de las puertas		Sí	Sí
		Color contrastado		Sí	Sí
		Diseño ergonómico		Sí	Sí
Material antideslizante		Sí	Sí		
Asientos reservados	Dotación		1 de cada 4	Sí	
	Altura del asidero y pulsador de parada		$0,70 \text{ m} \leq H \leq 0,90 \text{ m}$	$1,22 \text{ m} \leq H \leq 0,38 \text{ m}$	
	Color de los asientos contrastados		Sí	-	
	Se señalizan con pictograma normalizado		Sí	-	
Señalización en información	Exterior	Dispondrá de avisador acústico y luminoso		Sí	Sí
	Interior	Avisador acústico y luminoso, información de parada solicitada y denominación de la parada		Sí	Sí
		Tamaño de letra		$\geq 0,084$ m	-
Distancia a la que se puede leer		3,00 m		-	
Acondicionamiento exterior	Se dispondrá del S.I.A en la parte frontal derecha. Tamaño 0,20 x 0,20 m			Sí	-
	Señalización de puerta de acceso accesible en exterior e interior			Sí	-
	Señalización de número de bus y línea en	Frontal y trasero	Tamaño letra	0,25 m	-
			Distancia a la que se puede leer	10 m	-
		Lateral derecho	Tamaño letra	0,14 m	-
Distancia a la que se puede leer		5 m		-	
Contraste	Superficie oscura		Sí	Sí	
	Caracteres de color claro		Sí	Sí	
Acondicionamiento interior	Anchura de la señalización en borde del pavimento		$0,03 \text{ m} \leq A \leq 0,05 \text{ m}$	Sí	
	Se indica el sentido de la marcha para desplazarse en el interior		-	Sí	
	Color contrastado		Sí	Sí	
<b>FERROCARRIL</b>			<b>España</b>	<b>Unión Europea</b>	
Vagones accesibles			-	Al menos uno	
Baños accesibles			-	Al menos uno	

Además, en Ontario se recogen las siguientes condiciones:

- A partir del 1 de Enero de 2013. Todos los nuevos vehículos de transporte público deberán ser adaptados
- Condiciones de accesibilidad, ofreciendo servicios alternativos, y condiciones para conceder el transporte adaptado en función de la discapacidad
- Obligatoriedad de adaptar el transporte escolar a personas con discapacidad. Estudio del caso y adaptabilidad del puesto.
- Para la renovación de paradas de bus y taxis, se deberá contar con el Comité de Accesibilidad municipal y con el colectivo de personas con discapacidad. ( A partir del 1 de enero de 2013).

- Sanciones por incumplimientos:

Corporación: Hasta 100.000 \$.

Leve: Incumplimiento de un requisito administrativo; Moderada: Incumplimiento de un requisito para la preparación de la organización; Grave: Violación de una exigencia prioritaria.

Persona u organismo no convertido en sociedad: 50.000 \$. Leve: No más de una infracción; Moderada: entre 2 y 5 infracciones; Grave: 6 o más infracciones.

Se establece un plazo de 30 días para el pago de las sanciones.

### 3. Conclusiones

De forma general, no se aprecian grandes diferencias entre ambas normativas, aunque como se puede observar, en algunos casos una normativa no precisa unos parámetros que la otra si los indica, siendo la normativa española la más completa.

Por otro lado, destaca la altura del pulsador de parada que indica la normativa de Ontario ( $1,22\text{ m} \leq H \leq 0,38\text{ m}$ ), ya que es un dato curioso en comparación con la normativa española ( $0,70\text{ m} \leq H \leq 0,90\text{ m}$ ). Además destaca la precisión en decimales de este parámetro.

En cuanto a las dimensiones de la superficie reservada para personas usuarias de sillas de ruedas, destacan los parámetros tan precisos que indica la normativa de Ontario. Además sorprende la distinción de la dimensión de la superficie en función del aforo del vehículo.

Otro de los parámetros predominantes es la obligatoriedad de la iluminación en las puertas hacia el dispositivo de eliminación o rampa. Esto se puede deber a la poca iluminación que hay en Ontario y que en España no es necesario puesto que los días son bastante más soleados.

Por último, queda abierta una posible futura vía de investigación, para seguir profundizando en la materia y ampliarlo al resto de medios de transporte y poder establecer una compasión con otros países.

### 4. Bibliografía

- Canada. Accessibility for Ontarians with Disabilities Act, 2005. ONTARIO REGULATION 191/11. Integrated Accessibility Standards.
- España. Condiciones de accesibilidad. Autobuses urbanos (Clase I). Madrid.
- Unión Europea. DECISIÓN DE LA COMISIÓN de 21 de diciembre de 2007 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a las «personas de movilidad reducida» en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad. Boletín Oficial de la Unión Europea, 7 de marzo de 2008. L 64/72.
- Unión Europea. Reglamento (CE) No 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril. Diario Oficial de la Unión Europea, 3 de diciembre de 2007. L 315/14.